

Modtaget via elektronisk post. Der tages forbehold for evt. fejl

Europaudvalget (2. samling)
(Alm. del - bilag 692)
økonomi- og finansministerråd
(Offentligt)

Medlemmerne af Folketingets Europaudvalg
og deres stedfortrædere

Bilag	Journalnummer	Kontor	
1	400.C.2-0	EU-sekr.	13. maj 2002

Til underretning for Folketingets Europaudvalg vedlægges Økonomi- og Erhvervsministeriets grundnotat vedrørende forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om særlige stabilitetskrav til ro-ro passagerskibe, KOM(2002) 158.

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om særlige stabilitetskrav til ro-ro passagerskibe, KOM(2002) 158

Resumé

Forslaget indebærer, at den såkaldte Stockholm-aftales særlige krav til stabilitet for ro-ro ("roll on-roll off") passagerskibe i international fart bliver gældende i hele EU.

Forslaget kræver ikke lovændring og skønnes ikke at få statsfinansielle eller samfundsøkonomiske konsekvenser.

Baggrund og indhold

Med hjemmel i traktatens artikel 80, stk. 2, har Kommissionen den 25. marts 2002 fremlagt et forslag til direktiv om særlige stabilitetskrav for ro-ro passagerskibe i international fart. Forslaget kan vedtages med kvalificeret flertal efter proceduren for fælles beslutningstagen i artikel 251.

Forslaget, som er en del af Kommissionens meddelelse om bedre sikkerhed for passagerskibe i Fællesskabet, er fremsat i lyset af det græske passagerskib EXPRESS SAMINAs forlis i september 2000, hvorved 79 personer omkom.

Den internationale konvention om sikkerhed for menneskeliv på søen, SOLAS, fastlægger

6. maj 2002

Sag 199920116

Arkivkode 01.80.03

Regelcenter

/AQM

en global standard for skibes evne til at undgå at synke eller kæntrø efter en kollision med et andet skib. Konventionen gælder for alle passagerskibe i international fart.

Efter ESTONIAS forlis i 1994 blev konventionens standard forøget væsentligt ved den såkaldte færgesikkerhedskonference i den internationale søfartsorganisation, IMO. Der blev desuden vedtaget en resolution, som gav en gruppe lande mulighed for regionalt at vedtage og håndhæve yderligere, men nærmere angivne stramninger for alle ro-ro passagerskibe på deres territorium. Med det sigte indgik en række nordvesteuropæiske lande, herunder Danmark, i 1996 Stockholm-aftalen. Ingen sydeuropæiske lande indgik i Stockholm-aftalen. I dag stilles der krav om, at alle ro-ro passagerskibe i international fart på danske havne opfylder disse særlige

stabilitetskrav.

Forslaget indebærer, at Stockholm-aftalens særlige krav til stabilitet for ro-ro passagerskibe i international fart bliver gældende i hele EU. Efter forslaget skal nye skibe opfylde kravene den 1. januar 2004, mens eksisterende skibe skal opfylde kravene den 1. oktober 2010.

1. Nærheds- og proportionalitetsprincippet

Kommissionen anfører, at målet om at forbedre ro-ro passagerskibes overlevelsessevne ikke i tilstrækkelig grad kan opfyldes af medlemsstaterne og derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør gennemføres på fællesskabsplan. Kommissionen anfører videre, at forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet begrænser sig til det minimum, der er nødvendigt for at nå dette mål.

Efter dansk opfattelse vil de særlige stabilitetskrav for ro-ro passagerskibe i samme omfang kunne gennemføres i hele EU, hvis de sydeuropæiske medlemsstater vedtager en mellemstatslig aftale svarende til Stockholm-aftalen.

1. Gældende dansk ret

Området er i dansk ret reguleret af lov om sikkerhed til søs. De detaljerede bestemmelser fremgår af Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 2 af 3. marts 1998 om særlige stabilitetskrav for ro-ro passagerskibe med vand på dæk i international fart (Stockholm-aftalen).

1. Høring

Forslaget har været i skriftlig høring i EF-Specialudvalget vedrørende skibsfartspolitiske spørgsmål, hvor søfartserhvervets parter er repræsenteret.

Danmarks Rederiforening finder det tvivlsomt, om opgradering af sydeuropæiske skibe vil give dansk værfter og skibskonulenter et potentielt marked for ombygninger, beregninger og modelforsøg.

1. Lovgivningsmæssige og statsfinansielle konsekvenser

Forslaget skønnes ikke at få lovgivningsmæssige eller statsfinansielle konsekvenser.

1. Samfundsøkonomiske konsekvenser

I dag opfylder alle ro-ro passagerskibe i international fart på danske havne Stockholm-aftalens forøgede stabilitetskrav. Forslaget skønnes på den baggrund ikke at få økonomiske konsekvenser for danske rederier.

2. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Forslaget her ikke tidligere være forelagt.

